

GULYÁS LÁSZLÓ:*

A DÉLVIDÉKI RÉGIÓKÖZPONTOK – ARAD, TEMESVÁR ÉS SZEGED – IPARA A DUALISTA KORSZAKBAN

INDUSTRIAL CHARACTERISTICS OF THE REGIONAL CENTERS OF DÉLVIDÉK (ARAD, TEMESVÁR AND SZEGED) IN THE DUALIST ERA

ABSTRACT

Some searchers – József Tóth, Pál Beluszky, István Süli Zakar and Gábor Csüllög – came to the conclusion independently from each other that in the 19 century important region-commencements came to being within the framework of the Austro-Hungarian Monarchy, out of which some regions could have been formed in case of untroubled development. But the development of the expanding regions of the Austro-Hungarian Monarchy has been hindered by the change of state structures at Treaty of Trianon.

One of the expanding region was „Délvidék”, which consists of whole area Bodrog, Torontál, Temes és Krassó-Szörény counties and small parts of Csongrád, Csanád and Arad counties. The potential region centers of Délvidék were Arad, Temesvár and Szeged. Our study is aimed to compare the one dimension – the industry – of these three region centers.

1. Bevezetés

Magyarország történeti topográfiájában számos táj és területi egység térbeli kiterjedtsége nincs pontosan definiálva. Nehezíti a helyzetet, hogy a történeti topográfiával kapcsolatba kerülő egyes tudományágak művelői eltérő fogalomrendszerekkel dolgoznak. A természetföldrajzosok¹ elsősorban a földrajzi nagytáj fogalmát használják, a politikai földrajz tudósai² szívesebben dolgoznak területi-közigazgatási egységekkel (azaz megyékkel), míg a regionalisták³ tudományterületük névadójával, a régiókkal szeretnek dolgozni. A jelen tanulmány címében szereplő Délvidék fogalma is a „nem pontosan definiált” kategóriába esik.⁴

A Délvidék fogalma valójában egy kettős jelentésű fogalom, létezik egy szűkebb és egy tágabb értelmezése. A „szűkebb Délvidék” fogalom alatt az 1918-ban megszülető jugoszláv állam Vajdaság elnevezésű területének azon részét értjük, melyet 1941-ben a magyar anyaországhoz visszacsatoltak. Hitler ugyanis nem az egész Vajdaságot csatolta Magyarországhoz, ehelyett a tartományt kettévágta, a nyugati részét Magyarország kapta meg, míg a keleti részt – amely korábban a Bánság részét képezte – német katonai közigazgatás alá helyezte.

A „tágabb Délvidék” fogalma egy 19. század végi, 20. század eleji állapotot jelez.⁵ Több kutató szerint a Nagyalföld tájegységen belül a Tisza és a Maros folyók összefolyásának tágabb környezetében, Temesvár, Szeged és Arad központokkal a 19. század végén a terület kezdett átalakulni funkcionális térré, azaz elkezdett formálódni egy régió, melyet Délvidéknek neveznek.⁶ Ha a régió területét a dualista megyékre (az 1886-os állapotot figyelembe véve) akarjuk levetíteni, akkor azt mondhatjuk, hogy a régió a megyék közül

* Habilitált egyetemi docens, Szegedi Tudományegyetem Mérnöki Kar.

magába foglalta Bács-Bodrog, Torontál, Temes és Krassó-Szörény vármegyék területét, továbbá Csongrád, Csanád és Arad vármegyék déli részeit.

Ezen formálódó délvidéki régió három legfontosabb városának – Temesvár, Arad és Szeged – iparát vizsgálja meg jelen tanulmány. Itt jegyezzük meg, hogy jelen folyóiratban Gál Zoltán tanulmánya a délvidéki városok pénzügyi helyzetét vizsgálja szintén a dualista korszakban.

2. A vizsgált három város iparának jellemzői

2.1. Az ipar területi elhelyezkedése a dualista Magyarországon

Az 1867-es kiegyezéssel kezdődő és 1918-ig tartó dualista időszak gazdasági szempontból a történelmi Magyarország legfényesebb korszaka volt. Az egy főre eső nemzeti jövedelem évente 2,5%-kal, a mezőgazdasági termelés 1,7%-kal, az ipari termelés 4,5%-kal, a szállítás és kereskedelem 5%-kal növekedett. Ezek a növekedési arányok az akkori Európa legmagasabb arányai voltak.

A dualista Magyarország iparának területi elhelyezkedését több szerző – Fodor Ferenc (1924),⁷ Berend T. Iván – Ránki György (1955)⁸ – próbálta meg lehatárolni,⁹ jelen tanulmányban a legfrissebb felosztást, Beluszky Pál felosztását használjuk kiindulópontként. Beluszky négy iparvidéket és hét, ún. „ipari régió kívüli nagyipari központot” különböztet meg.¹⁰

1. táblázat. Magyarország iparának területi elhelyezkedése 1910-ben

Figure 1. Industrial area and industrial centers on Hungary in 1910

Iparvidékek	Ipari régió kívüli nagyipari központok
1. Központi iparvidék (Budapest)	1. Arad
2. Felvidéki iparvidék	2. Brassó
3. Krassó-Szörény-Hunyadi iparvidék	3. Debrecen
4. Kisalföldi iparvidék	4. Fiume
	5. Kolozsvár
	6. Szeged
	7. Temesvár

Forrás: Gulyás László szerkesztése Beluszky 2005 alapján

Mint az 1. táblázatból látható, a 7 nagyipari központ közül 3 a tágan értelmezett Délvidék területére esett, ezért tartjuk indokoltnak, hogy a témakörnek önálló tanulmányt szenteljünk.

2.2. Temesvár ipara

Temesvár iparát vizsgálva az iparosítás két hullámáról beszélhetünk: az első hullámra a török kiűzése (1716) után került sor. A visszafoglalt terület benépesítése mellett¹¹ III. Károly a gazdasági hasznosítás megszervezését jelölte meg a tartomány első kormányzója, Mercy gróf másik fontos feladatának.¹²

Mercy gróf régióközpontnak Temesvárt szemelte ki, amelyet virágzó és népes várossá akart tenni. Ennek érdekében komoly ipartelepítésbe kezdett. Ez két dolgot jelentett. Egyrészt Temesvárra betelepített 15 ezer németet, akiknek a zöme kézműves, iparos volt. Ezzel megteremtette a gyors iparosodás humán erőforrás feltételeit. Másrészt a városon belül

kialakított egy iparnegyedet, ahová számos manufaktúrát és üzemet telepített be. 1725-ben vízerőműre alapozott posztógyár, 1733-ban egy államilag alapított bőrcserző üzem nyitotta meg kapuit. Az újonnan megtelepült iparágak közül meg kell említenünk a selyemipart. Mercy 1733-ban 143 ezer darab eperfát ültetett el, ezzel párhuzamosan a selyemhernyó ápolásához értő olasz családokat hozatott Milánóból és Mantuából Temesvárra.¹³ A 18. század második felében pedig újabb manufaktúrák és üzemek indultak el, többek között egy harisnyakötő üzem, arany- és ezüsfonal gyártó üzem, paszomángyártó manufaktúra, számos szesz- és sörfőzde, lőpor- és salétromgyár, kalapgyár, papírmalom, olajsajtoló.

Az iparosítás második hulláma a dualista korszakban érte el a várost. Ezt az is elősegítette, hogy a város önkormányzata ingyentelekkel, a kezdeti időszak adómentességével és más kedvezményekkel pártolta az ipartelepítéseket. Temesvár gyors fejlődéséhez hasonló fejlődést csak Amerikában tapasztaltak, ezért, továbbá fejlett textil- és ruházati ipara miatt a várost gyakran emlegették a „magyar Manchesterként” is.

A temesvári ipar szerkezetét vizsgálva azt rögzíthetjük,¹⁴ hogy a vezető ágazat a textil- és ruházati ipar volt, amely 2 ezer munkást foglalkoztatott. A textil- és ruházati ipar Temesvár esetében elsősorban posztó-, szövet- (vászon) szőnyeg- és kalapkészítést jelentett. Konkrétan az alábbi gyárakat kell megemlítenünk:

- Magyar Gyapjúfonal RT.,
- Gyapotfonalgyár,
- Weisz József vászonszövészete, amely angol fonálból állított elő vásznat,
- Első magyarországi nemezkalap kalapgyár,
- Szalmakalapgyár,
- Nemezgyár,
- Hinterseer Ulrik kesztyű gyára,
- Turul cipőgyár.

A textil- és ruházati ipar mellett az alábbi iparágak/gyárak működtek Temesvárott:

- Vas- és fémipar: páncélszekrénygyár, lakatosárugyár, láncgyár, vas- és rézbútorgyár,
- Gépgyártás: 2 gépgyár, vasúti műhely, elektrotechnikai gyár,
- Közlekedésszükség- gyártás: Kardos Gyula kocsí-gyára (fából gyártottak kocsikat),
- Építőanyagipar: cementgyár, téglagyár, anyagárú gyár,
- Fa- és csontipar: 3 bútorgyár,
- Élelmiszeripar: három malom, egy-egy kenyér- cukor-, vaj-, dohány-, sör-, szesz-, élesztő-, ecet-, szikvíz-, jég- és halkonzervgyár,
- További könnyűipar: szappangyár, illatszergyár, vegyipari áruk gyára,
- Nyomdaipar: 5 darab nyomda.

Itt kell felhívunk a figyelmet arra, hogy a temesvári gyárak egy része nem csupán a belföldi piacra termelt, hanem külföldi piacra is el tudta juttatni termékeit. Ezek közül név szerint az alábbiakat emelhetjük ki:¹⁵

- Az 1900-ban alapított Turul cipőgyárnak az ország valamennyi nagyobb városában, valamint Ausztriában, Németországban, Svájcban, Hollandiában és a Balkánon voltak árusítóhelyei.
- Kardos Gyula kocsigyára évente 100-120 új kocsit gyártott, felvevő piaca Magyarországon kívül Szerbia, Románia és Bulgária volt.
- A Hungária szőr- és gyapjúnemezgyár, amely a legegyszerűbb cipőbetétektől a legfinomabb szőnyegszövetig számos terméket előállított és exportált Angliába, Belgiumba és Németországba.
- Gyufagyár, mely Bulgáriába és Törökországba exportált.

Itt kell felhívni a figyelmet arra, hogy – mint az exportra termelőgyárak felsorolása is mutatja – a temesvári ipar az akkori Magyarország legkorszerűbb ipara volt. Temesvár fejlettségét jól mutatja, hogy az 1857-ben alapított légszeszgyára Magyarország első vidéki légszesztermelője volt. Ráadásul szintén Temesvárott adták át az ország első villamostelepét is, így 1884-ben Temesvár vált Európa első olyan városává, amely utcáit villanyfényvel világították meg.

2.3. Arad ipara

Arad gyors fejlődésnek indult a 19. század folyamán. Ezt a dinamizmust több természeti és gazdasági tényező együttes hatásának köszönhetjük. Ezek közül kettőt kell kiemelni.¹⁶ Egyrészt a város kedvező közlekedés-földrajzi helyzete (Maros-kapu), melyet az 1858-ban átadott Szolnok-Arad vasútvonal még tovább javított. Másrészt a város mind az Alföld felé, mind Erdély felé kiépítette hinterlandját. Az alföldi hinterland a Bánát északi része, míg az erdélyi hinterland az Arad-Hegyaljai borvidék volt, a két terület között a javak cseréje Arad országos jelentőségű vásárain zajlott.

Mindezek következtében a dualista korszakban Arad magához vonzotta a gazdaság innovatív ágazatait (gépgyártás, bankok és takarékpénztárak), továbbá néhány, ún. központifunkciót (sajtóügyi bíróság, váltótörvényszék, görögkeleti püspöki székhely) is megszerzett.¹⁷

A dualista Arad ipara hasonló profilt mutat, mint Temesvár ipara, azaz az alábbi iparágakat/gyárakat említhetjük meg:

- Textilipar,
- Gépgyártás: Weitzer gép- és vagongyártás, automobilgyártás (MARTA),
- Malmok: Neumann testvérek gőzmalma, Széchenyi gőzmalom,
- Élelmiszeripar: szeszgyár, Pannónia keményítő gyár,
- További könnyűipar: szappangyár, Lengyel-féle bútorgyár.

A textil- és ruházati ipar Temesvárnál gyengébb volt, viszont ezt ellensúlyozta az erős gépgyártás, ezen belül a vagongyártás, amely 1300 munkást foglalkoztatott. Az aradi gépipar történetében fontos dátum 1907, amikor Arad városvezetése tárgyalásokat kezdett a franciaországi Westinghouse céggel egy automobil- és motorgyár aradi felépítésére és beüzemelésére. Sorozatos tárgyalások után sikerült megállapodásra jutniuk. A gyártelepítésre kétmillió korona törzstőkével rendelkező részvénytársaságot hoztak létre. Arad városa 15 évi adómentesség és ingyen telek adományozása mellett 300 ezer korona névértékű részvényt is jegyzett. Az aradi gyár alakuló ülését 1908. november 29-én tartották meg, s a céget Magyar Automobil Részvénytársaság Westinghouse Rendszer néven jegyezték be. A gyártelepítés céljaira, némi vita után, az akkori Pécskai úti telket jelölték ki a Weitzer János gép-, Vagongyár és Vasöntő Rt. szomszédságában, hiszen a város is a gyár melletti beépítetlen telket ajánlotta fel.

A történelmi Magyarország első automobil- és motorszerkezet-gyárát igen gyorsan tető alá húzták, és a kor ipari építkezésének magas színvonala jellemezte. A főépület tartóoszlopait és tetőzetét a főtervező, az aradi Fodor és Reisinger cég vasbetonból építette. A szerelőműhely háromhajós volt és üvegtetejének köszönhetően nagyon világos. Az amerikai rendszerű csarnok 60 m hosszú, 40 m széles és 10 m magas volt. A különböző műhelyeket csak részben különítették el, hogy a főmérnök a munkálat minden fázisát könnyen áttekinthesse. Az Aradi Mérnök- és Építészegyesület meghívására 1909. augusztus 28-án budapesti műegyetemi tanárokból és mérnökökből álló szaktestület jött le Aradra, hogy a helyi szakemberekkel megtekintse az akkor már működő gyár üzemcsarnokát. Az üzem Jemnitz és Fodor mérnökök mutatták be a vendégeknek, akik elismeréssel véleményezték az építményt, a műszaki berendezéseket és szép jövőt jósoltak az aradi autógyárnak.

2.4. Szeged ipara

A kézműipar 1867 előtt is jelentős volt Szegeden, de a gyáripar csak a dualista korszakban épült ki.¹⁸ A szegedi ipar szerkezetét vizsgálva azt rögzíthetjük, hogy a korszakban a vezető ágazat a malomipar és a textilipar.¹⁹

Szeged a dél-alföldi gabonatermesztés központjaként komoly malomipari kapacitást épített ki. Az első gőzmalom – Ludwig Jordan tescheni tőkepénzes malma – 1857-ben indult el Szegeden. A dualista korszakban sorra nyitottak a malmok Szegeden. 1906-ban már 7 óriásmalom és 68 kismalom őrölte a búzát, együttes kapacitásuk 962 ezer mázsa/év volt.²⁰

A malomipar speciális ága volt a paprikaőrlés, a Pálffy-testvérek 1859-ben találták fel azt az acélhengersizéket, mely lehetővé tette a paprika őrlését. 1917-ben 17 paprikamalom dolgozott Szegeden.

A másik vezető ágazat a textilipar volt. Jól mutatja ezt, hogy 1910-ben Szegeden 5256 fő dolgozott az iparban (lásd 2. táblázat), melyből valamivel több, mint 1500 fő textilipari munkás volt. Érdekes munkamegosztás alakult ki a textiliparon belül Szeged és Temesvár között. Mint fentebb láhattuk, Temesvár esetében a textilipar elsősorban posztó, szövet (vászon) szőnyeg és kalapkészítést jelentett, addig Szeged két nagy kender- és lenfeldolgozó üzemével (1. Bakay-féle, 2. Újszegedi) járult hozzá a magyar textilipar fejlődéséhez. A kenderfeldolgozás nyersanyagbázisa a Bács-Bodrog vármegyei kendertermesztés volt, mely az ország kendertermesztésének 90%-át adta. A Bakay-féle Fonó-, Szövő-, és Kötélgyár 1913-ban a Monarchia, sőt egész Közép-Európa legnagyobb kenderfeldolgozó gyára volt. Termékeinek 1/3 részét külföldön, tucatnyi európai országban, továbbá az Amerikai Egyesült Államokban értékesítették.

A textil- és ruházati ipar mellett az élelmiszeripar tett jelentős szerepre szert Szegeden, az alábbi gyárakat kell konkrétan megemlítenünk:

- dohánygyár,
- Schmidt Ferenc majd Reiner Mór szeszgyára,
- Pick Márk szalámigyára és még további 6, kisebb-nagyobb szalámigyár,
- Első Szegedi Cukorkagyár.

Az eddig ismertetett gyárak és iparágak mellett a továbbiak játszottak még jelentős szerepet Szeged iparában: nyomdaipar (4 nyomda) bőripar, cipő-, és csizmakészítő ipar fűrészáru-gyártás.

2. táblázat. A 7 ipari régió kívüli nagyipari központ iparának jellemző adatai

Figure 2. Some datas of seven industrial centers

A város neve	Nagyipari vállalatok száma	Ipari vállalatok db száma szerinti rangsor	Nagyipari vállalatok munkás létszáma	A munkáslétszám szerint rangsor
Arad	54 db	2. hely	4645 fő	5. hely
Brassó	46 db	5. hely	3069 fő	7. hely
Debrecen	52 db	3. hely	5020 fő	4. hely
Fiume	47 db	4. hely	5881 fő	2. hely
Kolozsvár	42 db	6. hely	3290 fő	6. hely
Szeged	62 db	1. hely	5256 fő	3. hely
Temesvár	62 db	1. hely	7155 fő	1. hely

Forrás: A szerző szerkesztése Beluszky 2005 adatai alapján

3. Összehasonlítás és konklúziók

Joggal merül fel a kérdés, hogy a délvideki régió három legfontosabb városának ipara közül melyik volt a legerősebb, melyik volt a fejlettebb. A kérdés megválaszolásához állítottuk össze az alábbi táblázatokat:

Mint a táblázatból látható, a 7 ipari régió kívüli központ esetében a gyáriparban mind a munkáslétszám szerinti rangsorban, mind a gyárak db száma szerinti rangsorban Temesvár az első. Bár a „db számos rangsorban” Szeged holtversenyben szintén első.

Ha a temesvári és a szegedi gyárakat munkáslétszám alapján vetjük össze – sajnos Aradra vonatkozó információt nem találtunk kutatásaink során –, szintén egy holtverseny-közeli állapotot rögzíthetünk.

3. táblázat. Munkáslétszám a szegedi és temesvári üzemekben
Figure 3. Number of workers of factory of Szeged and Temesvár

Munkáslétszám	Szeged	Temesvár
20–50 fő között	36 üzem	38 üzem
50–100 fő között	15 üzem	12 üzem
100–1000 fő között	11 üzem	11 üzem
1000 fő felett	–	1 üzem
	összesen:	összesen: 62 üzem

Forrás: A szerző saját szerkesztése Marjanucz 2005²¹ adatai alapján

A három város iparát vizsgálva azt mondhatjuk, hogy mindhárom város kihasználta az iparosításnak kedvező dualista korszakot, és igyekezett magához vonzani a gazdaság innovatív ágazatait (a bankszektor lásd Gál Zoltán tanulmányában – G. L.). Ennek következtében mindhárom város komoly iparfejlődést produkált a dualista korszakban.

Ennek megfelelően arra a kérdésre, hogy a három város ipara közül melyiket tekinthetjük a legerősebbnek, illetve a legfejlettebbnek, nem lehet egyértelmű választ adni. Nézzünk egy példát: a nagyipari vállalatok darabszáma alapján felállított rangsorban Szeged és Temesvár 62–62 gyárral holtversenyben az első helyet szerezte meg, míg Arad 54 gyárával a második helyet érte el. Ezzel szemben Arad az, ahol Magyarországon először indult meg a gépkocsigyártás. Ezek után komoly kérdésként merül fel, mi ér többet: a számos temesvári textil- és ruházati üzem, vagy az egy aradi gépkocsigyár?

Úgy véljük, ez a kérdés módszertani problémákat vet fel, nevezetesen annak a problémáját, hogy hogyan lehet a dualista városok iparát összehasonlítani. A kérdést még tovább bonyolítja, hogy a gazdaságföldrajz egyik fontos megfigyelése, hogy ha az ipar már meglévő városba települt be, és a helyi tőke is részt vett a vállalatalapításban, továbbá a betelepült ipar a helyi erőforrásokra támaszkodott (pl. szakképzett munkaerő megléte), akkor az iparosodás és a városfejlődés (népességnövekedés, tőkegyarapodás, infrastruktúra-fejlesztés) egymással szoros kapcsolatba került.²² Egy ilyenfajta szoros kapcsolat azonban nem jellemző a dualista Magyarország esetében – kivéve Budapestet –, sőt, a városfejlődés és az iparosítás kettőségére kifejezetten jó példák a dualista magyar városok.²³

Mindezek következtében még hiányzik a dualista városok iparának összehasonlítását lehetővé tévő módszertan. Ezért tanulmányunk megelégszik a vizsgált három város iparának leíró bemutatásával.

JEGYZETEK

1. Bulla Béla–Mendöl Tibor (1947): A Kárpát-medence földrajza. Budapest.
2. Hajdú Zoltán (2001): Magyarország közigazgatási földrajza. Dialóg-Campus. Budapest–Pécs.
3. Gulyás László (2005): Két régió – Felvidék és Vajdaság – sorsa az Osztrák–Magyar Monarchiától napjainkig. Hazai Térségfejlesztő. Budapest; továbbá Süli-Zakar I.–Csüllög G. (2003): A regionalizmus történelmi előzményei Magyarországon. In. A terület- és településfejlesztés alapjai. Dialóg-Campus. Budapest–Pécs. 15–46. old.; továbbá Csüllög Gábor (2007): Regionális ütközőterek a Délvidéken (a 19–21. századi folyamatok történeti gyökerei). In. Gulyás L.–Gál J. (szerk.): Európai kihívások IV. Nemzetközi tudományos konferencia. Szegedi Tudományegyetem Mérnöki kar, Szeged, 2007. pp. 601–605.
4. Hajdú Zoltán (2006): A Délvidék értelmezése a magyar földrajztudományban. In. Kókai Sándor (szerk.): A Délvidék történeti földrajza. Történeti Földrajzi Tanulmányok. Nyíregyháza. 69–74. old.
5. Süli-Zakar I.–Csüllög G. (2006): A Délvidék helye és szerepe a Kárpát-medence térszerkezetében. In. Kókai Sándor (szerk.): A Délvidék történeti földrajza. Történeti Földrajzi Tanulmányok. Nyíregyháza. 251–274. old.; továbbá Csüllög Gábor (2009): Történeti régiók két földrajzi térben (Délvidék: Kárpát-medence és/vagy Balkán). In. A Virtuális Intézet Közép-Európa Kutatására (VIKEK) Évkönyve 2009. Szeged–Kaposvár, pp. 268–273.
6. Baranyi Béla (2004): A határmentiség dimenziói. Magyarország és keleti államhatárai. Dialóg-Campus. Pécs–Budapest. 238–239. old.
7. Fodor Ferenc (1924): Magyarország gazdaságföldrajza. Budapest.
8. Berend T. Iván–Ránki György (1955): Magyarország gyáripára az imperializmus első világháború előtti időszakában 1900–1914. Budapest.
9. A kísérletekről lásd Beluszky P (2005): Magyarország történeti földrajza I. Dialóg Campus Kiadó. Budapest–Pécs. 431–434. old.
10. Beluszky P. (2005): 434–435. old.
11. Marjanucz L. (2003/a): A Temesi Bánság településtörténetéhez. In. Múzeumi Kutatások Csongrád Megyében. Szeged. 131–135. old.
12. Marjanucz L. (2003/b): Autonomia és regionalitás összefüggései a Temesi Bánság 18. századi történetében. In. Bánkiné Molnár Erzsébet (szerk.). Autonóm közösségek a magyar történelemben. Kiskunfélegyháza, 2003. 107–119. old.
13. Marjanucz László (2002): Adalékok a Habsburg berendezkedés és telepítés bánsági történetéhez. A Móra Ferenc Múzeum Évkönyve. Történeti tanulmányok (Studia Historica). 8. köt. Szeged. 5–16. old.
14. Borovszky (szerk.) (1912): Temes vármegye története. Országos Monográfia Társaság. Budapest.
15. Borovszky Uo.
16. Kókai Sándor (1999): Az Alföld vonzásközpontjai és körzetei a XIX. Század közepén. Észak- és Kelet-Magyarországi Földrajzi Évkönyv. Nyíregyháza. 143. old.
17. Kókai (1999): 143. old.
18. A kézműiparról lásd: Hilf László (1929): A szegedi iparosság története. A Szegedi Ipartestület Kiadása. Szeged.
19. Kápolnai Iván: Közép- és nagyipar. In. Gaál Endre (szerk.) (1991): Szeged története 3/1. Szeged. 446–486. old.
20. Kápolnai (1991): 474. old.
21. Marjanucz L. (2005): Szeged és Temesvár, a Délvidék regionális centrumai. A Móra Ferenc Múzeum Évkönyve. Történeti Tanulmányok. 8. Szeged.
22. Beluszky-Győri (2005): Magyar városhálózat a 20. század elején. Dialóg-Campus. Budapest–Pécs. 56–57. old.
23. Beluszky-Győri (2005): 57. old.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Baranyi Béla (2004): A határmentiség dimenziói. Magyarország és keleti államhatárai. Dialóg-Campus. Pécs–Budapest. 238–239. old.
- Beluszky Pál (2005): Magyarország történeti földrajza. I. kötet. Dialóg-Campus. Budapest–Pécs.
- Beluszky-Győri (2005): Magyar városhálózat a 20. század elején. Dialóg-Campus. Budapest–Pécs.
- Berend T. Iván–Ránki György (1955): Magyarország gyáripára az imperializmus első világháború előtti időszakában 1900–1914. Budapest.
- Borovszky (szerk.) (1912): Temes vármegye története. Országos Monográfia Társaság. Budapest.
- Bulla Béla–Mendöl Tibor (1947): A Kárpát-medence földrajza. Budapest, Egyetemi Nyomda.
- Csüllög Gábor (2007): Regionális ütközőterek a Délvidéken (a 19–21. századi folyamatok történeti gyökerei). In: Gulyás L.–Gál J. (szerk.): Európai kihívások IV. Nemzetközi tudományos konferencia. Szegedi Tudományegyetem Mérnöki kar, Szeged, 2007. pp. 601–605.
- Csüllög Gábor (2009): Történeti régiók két földrajzi térben (Délvidék: Kárpát-medence és/vagy Balkán). In: A Virtuális Intézet Közép-Európa Kutatására (VIKEK) Évkönyve 2009. Szeged–Kaposvár, pp. 268–273.
- Edvi-Halász (1921): Magyarország gazdasági térképekben. Budapest, Pallas nyomda.
- Hilf László (1929): A szegedi iparosság története. A Szegedi Ipartestület Kiadása. Szeged.
- Fodor Ferenc (1924): Magyarország gazdaságföldrajza. Budapest.
- Gulyás László (2005): Két régió – Felvidék és Vajdaság – sorsa az Osztrák–Magyar Monarchiától napjainkig. Hazai Térségfejlesztő. Budapest.
- Gulyás László (2006): A Délvidék regionális fejlődésének főbb csomópontjai és tendenciái. In: Kókai Sándor (szerk.): A Délvidék történeti földrajza. Történeti Földrajzi Tanulmányok. Nyíregyháza. 55–68. old.
- Gulyás László (2007): Történeti áttekintés In: Nagy Imre (szerk.): A Vajdaság. A Kárpát-medence régiói 7. Dialóg-Campus. Pécs–Budapest. 76–148. old.
- Hajdú Zoltán (2001): Magyarország közigazgatási földrajza. Dialóg-Campus. Budapest–Pécs.
- Hajdú Zoltán (2006): A Délvidék értelmezése a magyar földrajztudományban. In: Kókai Sándor (szerk.): A Délvidék történeti földrajza. Történeti Földrajzi Tanulmányok. Nyíregyháza. 69–74. old.
- Kápolnai Iván: Közép- és nagyipar. In: Gaál Endre (szerk.) (1991): Szeged története 3/1. Szeged. 446–486. old.
- Kókai Sándor (1999): Az Alföld vonzásközpontjai és körzetei a XIX. Század közepén. Észak- és Kelet-Magyarországi Földrajzi Évkönyv. Nyíregyháza. 143. old.
- Marjanucz László (2002): Adalékok a Habsburg berendezkedés és telepítés bánsági történetéhez. A Móra Ferenc Múzeum Évkönyve. Történeti tanulmányok (Studia Historica). 8. köt. Szeged. 5–16. old.
- Marjanucz L. (2003/a): A Temesi Bánság településtörténetéhez. In: Múzeumi Kutatások Csongrád Megyében. Szeged. 131–135. old.
- Marjanucz L. (2003/b): Autonómia és regionalitás összefüggései a Temesi Bánság 18. századi történetében. In: Bánkiné Molnár Erzsébet (szerk.). Autonóm közösségek a magyar történelemben. Kiskunfélegyháza, 2003. 107–119. old.
- Marjanucz László (2005): Szeged és Temesvár a Délvidék regionális centrumai. Történeti Tanulmányok. Studia Historica 8. Szeged.
- Süli-Zakar I.–Csüllög G. (2003): A regionalizmus történelmi előzményei Magyarországon. In: A terület- és településfejlesztés alapjai. Dialóg-Campus. Budapest–Pécs. 15–46. old.
- Süli-Zakar I.–Csüllög G. (2006): A Délvidék helye és szerepe a Kárpát-medence térszerkezetében. In: Kókai Sándor (szerk.): A Délvidék történeti földrajza. Történeti Földrajzi Tanulmányok. Nyíregyháza. 251–274. old.